

---

DOI 10.15826/qr.2015.2.098

УДК 910.4(28)(410)

**Елена Милюгина  
Михаил Строганов**

**ПУТЕШЕСТВИЯ ПО РОССИЙСКИМ РЕКАМ:  
ТРАВЕЛОГ НОВОГО ВРЕМЕНИ<sup>1</sup>**

**Elena Milyugina  
Mikhail Stroganov**

**DOWN RUSSIAN RIVERS:  
A TRAVELOGUE OF THE MODERN ERA**

The article is devoted to the phenomenon of travelling by water in Russian culture. Modern literary and cultural studies usually describe travelling from the point of view of anthropology. However, the natural conditionality of travelling lies outside the scope of research. The purpose of the article is to prove that it is advisable to carry out comprehensive research of travelling through the close interdependence of its human and natural components.

The nature-centred analysis of the phenomenon of travel has not become common practice among national scholars yet, and therefore the authors actualize the idea of nature-centrism (ecocentrism), established in world research practice, particularly in the western discourse of ecocriticism (works of L. Buell, Yu-Fu Tuan, F. Jameson, V. Plumwood). The key idea of the spatiotemporal concept is that space is the subject of the narrative and everyday human life, mental experience, cultural languages being conditioned to a greater extent by the category of space than the category of time. This approach makes it possible to consider space as a palimpsest of consecutive place experiences which seems productive for the analysis popularity of certain loci and itineraries with travellers.

Limiting their research goals by the cultural approach, the authors demonstrate the effectiveness of the nature-centred analysis of travelogue discourse and present their own results of Tver water travelogue research. They analyze how travel is determined by the element chosen by the traveler as a means to travel and what the conditions of paths that are imposed by the elements of nature are. The stereotypes connected with the use of land and water as roads formed in traditional culture are compared with a new attitude

---

<sup>1</sup> Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ и Правительством Тверской области научного проекта «Верхневолжские водные пути в русской культуре» (проект № 14-14-69002).

to the natural conditions of travelling in the modern culture. The authors explore different genres of water travelogue – from luxurious to mass-cultural.

The article presents observations related to water voyages around Tver region. The authors conclude that in pre-Petrine Russia, in the 16<sup>th</sup>–17<sup>th</sup> centuries, travelling diplomats were forced to choose river routes as comfortable overland roads did not exist at the time. In the 18<sup>th</sup> century, after the organization of artificial water systems, the travelers' attitude to the water trips changed significantly. Water routes became an integral part of luxurious voyages, their indispensable component, a central part. By the end of the 18<sup>th</sup> century, private travellers had clearly realized the benefits of land transportation: it was more comfortable and faster. Since the mid-19<sup>th</sup> century land and water trips have counterbalanced each other to a certain degree, although their functions are different as can be seen in the travelogue. In overland journeys, the cognitive function comes to the foreground, and water voyages are made predominantly for recreational purposes. To a certain extent, this separation of functions between water and land trips remains.

*Keywords:* elements as roads; water trip; water travelogue; Upper Volga.

Статья посвящена феномену путешествия по водным дорогам России. В современном литературоведении и культурологии феномен путешествия изучается, как правило, с позиций антропологии. Природная же обусловленность путешествия оказывается за пределами исследовательского внимания. Цель статьи – доказать целесообразность комплексного исследования путешествия в неразрывном взаимодействии его антропогенной и природной составляющих.

Природоориентированный анализ феномена путешествия до сих пор не стал практикой для отечественной науки, поэтому авторы статьи актуализируют идеи природоцентризма (экоцентризма), сложившиеся в мировой науке, в частности в западном дискурсе экокритики (работы Л. Буэлла, Ю-Фу Туана, Ф. Джеймисона, В. Пламвуда). Ключевыми идеями используемой спatio-темпоральной концепции являются представления о месте как субъекте повествования и обусловленности человеческой повседневности, психического опыта, культурных языков категорией пространства в большей мере, чем категорией времени. Такой подход позволяет рассматривать пространство как «палимпсест последовательных ощущений места», что представляется продуктивным для анализа феномена востребованности путешественниками тех или иных локусов и маршрутов.

Ограничив свои намерения культурологическим подходом, авторы показывают перспективность природоориентированного анализа travelogического дискурса и представляют результаты выполненных в этом ключе исследований водных путешествий по Тверскому краю. В статье вскрыта зависимость путешествия от характера стихии, выбранной человеком в качестве дороги, и выявлены условия путей, продиктованные путешественнику природными стихиями. Стереотипы освоения сухопутных и водных дорог, сложившиеся в традиционной культуре, сопо-

ставлены с новым отношением к природным условиям путешествия в культуре индустриального типа. Рассмотрены жанры водного травелога Нового времени – от представительского до масскультурного.

Представленные в статье конкретные наблюдения касаются водных путешествий по Тверскому краю. Авторы делают вывод, что в допетровской Руси (XVI–XVII вв.) путешественники-дипломаты выбирали речные маршруты вынужденно, поскольку комфортных сухопутных дорог в то время не существовало. В XVIII в., после организации искусственных водных систем, отношение путешественников к поездкам по воде существенно изменилось. Отныне водные маршруты стали неотъемлемой частью представительских вояжей, их обязательным компонентом, центральным эпизодом. Частные же путешественники к концу XVIII в. отчетливо осознали преимущества сухопутного передвижения: оно было комфортнее и быстрее. С середины XIX в. сухопутные и водные путешествия в известной мере уравнивают друг друга, хотя функции их, как можно судить по травелогам, различаются. В сухопутных путешествиях на передний план выдвигается познавательная функция, а водные путешествия совершаются преимущественно с рекреационными целями. В известной мере это разделение функций осталось за водными и сухопутными путешествиями и до настоящего времени.

*Ключевые слова:* стихия как дорога, водное путешествие, водный травелог, Верхневолжье.

Путешествия стали модной принадлежностью современной культуры, травелоги – модной темой современной филологии и культурологии. Но представляется, что исследователи видят путешествия в сугубо антропологической перспективе. Они изучают цели и задачи путешественника, мотивацию путешествий и возможности травелога [Феноменология], образ пути и путника в мировой культуре [Культурное пространство путешествий], содержательную насыщенность историко-культурных маршрутов [Литература путешествий], трансформацию путевых жанров [Труды], дорожные дискурсы [Дискурс травелога], другими словами – путешественника. Завершающий подобные работы вывод относительно универсальности феномена путешествия как в плане экзистенциального эксперимента, так и в качестве социального института, еще раз подчеркивает тотальный антропоцентризм реализуемого в них подхода. Природа же как таковая – стихия, компонент, без которого путешествие невозможно, – оказывается за пределами исследовательского внимания, и лишь в единичных случаях природный фактор изучается наряду с социокультурным и историческим факторами [В зеркале путешествий].

В данном случае нет задачи объяснить все явления с этой относительно новой позиции, но есть необходимость поставить ее в центр внимания современных исследователей. Природоориентированный анализ феномена путешествия до сих пор не стал практикой для отечественной науки, и потому мы считаем целесообразным

актуализировать здесь идеи природоцентризма (экоцентризма), сложившиеся в мировой науке, в частности в западном дискурсе эко-критики. Так, нам близка мысль Л. Буэлла о том, что окружающая человека среда представляет собой некое существование, свидетельствующее о включенности, «вплетенности» человеческой истории в историю природы [Buell, p. 64]. Перспективной видится идея Ю-Фу Туана рассматривать место в качестве субъекта повествования [Tuan, p. 4, 161–162]. Логичным ее продолжением мы считаем развивающий идеи М. Фуко тезис Ф. Джеймисона об обусловленности человеческой повседневности, психического опыта, культурных языков категорией пространства в большей мере, чем категорией времени [Jameson, p. 16]. Спацио-темпоральная<sup>2</sup> концепция путешествия, позволяющая рассматривать место как «палимпсест последовательных ощущений места» (palimpsest of serial place-experiences) [Plumwood, p. 41–69], представляется продуктивной для анализа феномена востребованности путешественниками тех или иных локусов и/или маршрутов. В задачи статьи не входит ни теоретическое описание жанра травелога, фундаментально представленное в энциклопедических изданиях [см.: Literature of travel], ни целостный анализ текстов о путешествиях. Мы намереваемся, ограничившись в данном случае культурологическим подходом, показать перспективность природоориентированного анализа травелогического дискурса и представить итоговые результаты выполненных в этом ключе исследований водных путешествий по Тверскому краю.

Человеку изначально предоставлены два места жизни и два типа пути: жизнь на суше и жизнь на воде, путешествие по суше и путешествие по воде (совершенно не случайно известный художественно-географический альманах-ежегодник, который издавался в нашей стране в 1960–1991 гг., назывался «На суше и на море»). Путешествие по воздуху, в отличие от путешествий по суше и по воде, человек способен совершить только с помощью высокоорганизованной техники. За отсутствием технических средств человек может пойти пешком или пуститься вплавь, может соорудить примитивное транспортное средство для суши или воды своими руками. Но ни взлететь, ни подняться в воздух без специальной техники невозможно. Неустойчивость воздушного пространства человек способен преодолеть только головокружительной скоростью. Воздух максимально сокращает пространство и процесс путешествия, но это сокращение пространства имеет и оборотную сторону: путешествуя по воздуху, нельзя самовольно прервать свой путь и «остановиться», «оглянуться». Если путешественника привлекли красоты открывшегося за иллюминатором горного пейзажа, он не может остановить движения, чтобы полюбоваться ими. Путешествие по воздуху сосредоточено не на процессе, а на результате (взлет и посадка) и, кроме того, еще не до конца

<sup>2</sup> Мы предпочитаем этот термин из области формальной грамматики более традиционному «хронотопу».

освоено и тем более не до конца образно осмыслено человеком в жанрах искусства, в отличие от традиционных путешествий по суше и воде, представленных в виде отдельных описаний или включенных в общую архитектонику произведения.

Поэтому в данной статье мы рассмотрим два элемента: стихии воды и суши как две среды обитания человека и стихии воды и суши как пространства пути.

### **Стихия как среда обитания**

Говоря о феномене путешествия, обычно мало учитывается явление стихии как среды обитания человека, то есть не раскрывается каузальность природных ресурсов, обусловивших цели, задачи, историческую, социально-бытовую специфику путешествия и повлиявших на выбор и аксиологическую позицию путешествующего. Человек живет на суше, суша – естественная среда его обитания, поэтому все путешествия измеряются сухопутными мерками. Но жизнь человека невозможна без воды как таковой. Сочетание двух этих стихий и организует разные типы пространства.

Самое обычное сочетание суши и воды: человек живет на материке, внутри материка вокруг него расстилается пространство, предполагающее пути по суше, но при этом суша перерезана реками и речками разной длины и ширины. Путь по суше не обязывает человека непременно пользоваться специальными транспортными средствами. По суше человек изначально передвигался пешком. Транспортные средства для передвижения по суше достаточно сложны, создание их предполагало открытие колеса, создание телеги, а самое главное – создание дороги, неизмеримо ускоряющей связи между поселениями. Суша хороша тогда, когда она вполне и только суша. Но весенняя и осенняя распутица превращают ее в непроходимую топь, совершенно непригодную как для обычной поездки, так и для военного похода. Вода в этом случае становится самым оптимальным и желательным пространством передвижения и провоцирует минимализм транспортных средств, минимальные затраты на их создание: бревно, связанные бревна, выдолбленные бревна.

Не менее привычно и второе сочетание суши и воды, когда человек живет на краю материка, за его спиной находится суша, а перед глазами расстилается море-океан. У такого человека есть два пространства, по которым он может совершить путешествие: вода и суша. Пространство суши, разумеется, привычнее и естественнее, но пространство воды заманчивее и таинственнее. Примерно в этой же ситуации оказываются и люди, населяющие берега больших внутренних водоемов, крупных озер. Чтобы добраться на другой берег, озеро можно обойти, а можно и переплыть. Тот, кто предпочитает второй путь, увеличивает опасность, идет на риск, но зато сокращает время в пути.

Третий и четвертый варианты сочетания суши и воды менее тривиальны, хотя тоже часто встречаются в культуре. Человек живет на острове и видит вокруг себя только воду. Остров может давать человеку все необходимое для жизни, кроме одного. Если этот человек задумал путешествие, у него нет возможности выбрать сухой путь, в качестве стихии путешествия ему предоставлено только одно – вода. Для человека воды переплыть с острова на остров столь же естественно, как для человека суши сходить в соседнюю деревню. И это ведет к определенному типу поведения и локальным проявлениям характера.

Наконец, четвертый вариант: человек живет в пустыне и обречен на путешествие только по суше. Но пустыня – особое пространство, где есть безбрежность, одиночество, бури и барханы, сближающие его с водной стихией. Видимо, не случайно появление метафоры верблюда как *корабля пустыни*: человек даже в безводной пустыне в качестве пространства передвижения сориентирован на воду. Очевидно, представление о воде как пространстве мобильности, предназначенном для передвижения (путешествия), заложено в самые основы человеческого сознания, а в таком случае суша воспринимается в качестве противоположности воды, в качестве среды стабильного обитания.

### Стихия как дорога

Итак, человеку изначально предоставлены два места, где он может жить и путешествовать: суша и вода. Как мы показали выше, обычно человек, будучи существом сухопутным, пользуется водой как дорогой для путешествия: чаще всего оказывая ей предпочтение по свободному выбору (первый и второй случай); реже – вследствие неизбежности (третий случай); иногда же просто имитируя водное путешествие (четвертый случай), очевидно, по привычке связывать путешествие и воду. Таким образом, передвигаться по воде для человека столь же привычно, как и жить на суше.

Чтобы путешествие выполняло функцию связи человека с местами заселения, а не научной экспедиции, нацеленной на открытие прежде неизвестного, пространство должно быть предварительно освоено человеком. На суше человек рождается, здесь он живет всю свою жизнь, и здесь его пристанище после смерти. Тем не менее путешествие по суше требует специальной, а также дорогостоящей и длительной подготовки. Качество дороги, по сути, определяет качество путешествия: без создания спроектированной, комфортабельно обставленной дороги успешное путешествие невозможно. Путешествие по воде такого уровня специальной подготовки не требует. Вода не столь родное пространство для человека, как суша, но ее не надо расчищать, обустраивать, чтобы отправиться по ней в путь-дорогу. Вода как будто изначально предназначена человеку как наиболее оптимальное по трудозатратам и времени достижения цели средство. Не случайно первые дороги всегда шли по рекам.

В исторической реальности миграционные процессы всегда сочетали различные типы передвижения целых народов [Головнев]. Для традиционной культуры характерна стабильная жизнь на одном месте в течение длительных отрезков времени; для культуры буржуазного и постбуржуазного времени свойственны повышенная мобильность человека и, как следствие, частое передвижение с места на место. В мировой культуре жизненный путь человека чаще всего представляется метафорой путешествия по воде от истока до устья. Таким иносказанием служил образ реки в византийской и русской иконописной традиции. В православной иконописи существуют изображения Христа, стоящего на вершине горы, из которой изливаются четыре потока, символизирующие четыре Евангелия. На храмовых фресках, воспроизводящих картины Страшного суда, из-под ног Христа-Судьи вытекает огненная река, унося с собой грешников в ад. Образ реки как метафоры жизни человека или человечества мы находим в мировой поэзии. Приведем наиболее известные примеры из русской литературы. Образ жизни человека как реки присутствует у А. Ф. Воейкова («Четыре возраста человеческих: Отрывок из Делилевой поэмы: Воображение»), В. А. Жуковского («Жизнь»), А. А. Дельвига («Мои четыре возраста»), М. Д. Деларю («Элегия»). Жизнь человечества как поток осмысливается в оде А. Н. Радищева «Осмнадцатое столетие», стихотворении «На тленность» Г. Р. Державина. И только у А. С. Пушкина в стихотворении «Телега жизни» изображена сухопутная дорога жизни. В описании водной стихии всегда присутствует топос движения и неустойчивого состояния. Это подвижная стихия в художественном осмыслении становится символом изменений судьбы человека, изменений состояния души и состояния мира.

Различны и зрительные впечатления от путешествия по суше и по воде. Суша словно бежит навстречу ездоку, и дорога стелется под колесами телеги, машины или поезда. Ощущение дороги, «зовущей вдаль», верно только тогда, когда человек стоит на ней, прекратив движение. Путешествие по воде дает совсем иные зрительные впечатления. Плывая по реке, мы плывем вместе с рекой. Водная дорога не стелется, она вывозит нас. Правда, это относится только к сплавным водным путям (вниз по течению). Взводные пути (вверх по течению), конечно, преодолевают движение воды, и возникает другой зрительный эффект: поднимаясь вверх по течению, нос лодки (корабля) буквально разрезает воду на две части, которые, бурля, расходятся по обе стороны.

Посадка водного судна – характеристика, отличающая его от сухопутного транспортного средства. При путешествии по суше любое транспортное средство твердо стоит на ней, не проваливаясь. Если оно погрузилось в сушу, это значит, что мы завязли в грязи. Если речное/морское транспортное средство не погрузилось в воду, это также (хотя и иначе) плохо: без необходимого погружения корабль не поплывет.



Таковы условия путей, особенности которых человеку диктуют природные стихии и откорректировать которые, конечно, можно с помощью технических средств, но стереотипные представления, сложившиеся в течение тысячелетий, от этого не изменятся.

### **Водная стихия Верхневолжья в истории путешествий**

Первые путешествия, особенно длительные, совершались, если было возможно, по воде – исходной дороге для человека. По суше путешествовали там, где воды не было. Первые тверские путешественники выбирали воду. Так, посол Священной Римской империи С. Герберштейн по пути из Новгорода в Москву (1517) пересек по воде почти весь Тверской край – от Выдропужска до Твери по Тверце и далее до Городни по Волге. Датский дипломат Я. Ульфельдт (1578) упомянул Тверцу и Мсту как водные дороги от Твери до Новгорода [Тверь в записках, 2012, с. 24–25, 27]. Водный маршрут выбрало посольство А. Гюльденстиерне, сопровождавшее жениха Ксении Годуновой датского герцога Ганса (1602): герцог со свитой отправился из Вышнего Волочка по Цне и, пройдя озеро Мстино, приплыл по Мсте в Новгород. Посол антиохийского патриаршего дома Павел Алеппский отмечал востребованность этого пути (1655). Тверцой как водной дорогой от Торжка до Твери воспользовался голландский путешественник Я. Стрейс (1668). Удобство водного сообщения по Волге до Астрахани подчеркивал шведский военный инженер Э. Пальмквист (1674). Реки служили удобной дорогой не только в теплое время года, но и зимой и ранней весной: в марте 1636 г., когда Волга еще была покрыта толстым слоем льда, а сухопутные дороги размыла распутица, А. Олеарий преодолел по реке путь от Твери до Городни.

В допетровской Руси, в XVI–XVII вв., путешественники-дипломаты выбирали речные маршруты вынужденно, поскольку комфортных сухопутных дорог в то время не существовало. Но в XVIII в., после организации искусственных водных систем, отношение путешественников к поездкам по воде существенно изменилось. Отныне водные маршруты стали неотъемлемой частью представительских вояжей, их обязательным компонентом, центральным эпизодом. Так, в 1785 г. Екатерина II в сопровождении свиты предприняла путешествие в Вышний Волочек с целью показать иностранным посланникам обновляющуюся Вышневолоцкую водную систему, причем в маршрут входило намерение провести караван судов через опасные Мстинские и Боровицкие пороги, чтобы продемонстрировать доступность этих путей для пассажирских перевозок. Об этом пишет французский дипломат Л.-Ф. Сегюр; эти же эпизоды вояжа придворный художник М. М. Иванов запечатлел в акварелях «Вышний Волочек» и «Императорская флотилия на реке Мсте» [Там же, с. 107–112]. Представительское путешествие по Вышневолоцкой



водной системе до Петербурга, предпринятое в 1810 г. великой княгиней Екатериной Павловной и ее супругом принцем Георгом Ольденбургским, было, разумеется, менее масштабным. Следует иметь в виду, что принц Ольденбургский являлся губернатором тверским, новгородским и ярославским и в этом качестве курировал водные сообщения в стране. Однако и это путешествие было обставлено с величайшей пышностью и торжественностью: если Екатерина II ознаменовала свою поездку закладкой Борисоглебского собора в Торжке, то тверские правители заложили Богоявленский собор в самом центре Вышневолоцкой водной системы – в Вышнем Волочке [Тверь в записках, 2013, с. 97–98].

Частные же путешественники к концу XVIII в. отчетливо осознали преимущества сухопутного передвижения: оно было комфортнее и быстрее. Можно сказать, что со второй половины XVIII в. начинается формироваться эпоха сухопутных путешествий, в которых вода, теснимая сушей, отходит на второй план. Эта эпоха торжествует до середины XIX в., и в рамках ее создаются наиболее интересные травелоги этого времени. Даже Н. Я. Озерецковский, первым (1814) описавший истоки Волги и озеро Селигер, не пересекал озеро на водном транспорте: в его путешествии нет описания берегов со стороны воды. Он видит другой берег с этого берега, но никогда – не с пространства воды [Там же, с. 23–65]. Можно было бы сказать, что Озерецковский совершил свое водное путешествие по суше. Чуть раньше, в 1811 г., Ф. Н. Глинка сделал попытку совершить водное путешествие из Ржева в Тверь, но на последнем перегоне из-за суровой непогоды он выбрал более комфортный путь по суше [Тверь в записках, 2012, с. 171–240]. Первым, кто в Новое время предпринял и завершил путешествие по воде, был А. М. Петропавловский. Вместе с престарелым отцом-священником, сестрой и ее семьей (муж-чиновник и ребенок) этот небогатый петербургский чиновник купил в Твери лодку, нанял гребцов, и в 1852 г. пятеро пассажиров и два гребца прошли по воде до Калязина [Тверь в записках, 2013, с. 303–400]. Такие путешествия были очень дешевы, поэтому люди с малым достатком всегда выбирали водные дороги.

Петропавловский совершил свое путешествие по старинке. Но он будто предвосхитил тот водный бум, который начался в России во второй половине 1850-х гг. Изучение водных ресурсов стало предметом специальных научных экспедиций, организованных Морским ведомством страны. На Верхнюю Волгу с этим заданием в 1856 г. приехал А. Н. Островский [Тверь в записках, 2012, с. 350–415]. Тогда же стали возникать акционерные общества по организации пароходного транспорта на реках России, в первую очередь на Волге [Тверь в записках, 2014, с. 106–149].

С середины XIX в. сухопутные и водные путешествия в известной мере уравнивают друг друга, хотя функции их, как можно судить по травелогам, различаются. В сухопутных путешествиях

на передний план выдвигается познавательная функция, а водные совершаются преимущественно с рекреационными целями. Путешественник по суше стремится узнать новое, путешественник по воде – насладиться красотами и отдохнуть. В известной мере это разделение функций осталось за водными и сухопутными путешествиями и до настоящего времени.

### Список литературы

В зеркале путешествий / ред.-сост. Е. Г. Милюгина, М. В. Строганов. Тверь : СФК-офис, 2012. 320 с.

Головнев А. В. Антропология движения (древности Северной Евразии). Екатеринбург : УрО РАН : Волот, 2009. 496 с.

Дискурс травелога / сост. О.Ф. Русакова, В.М. Русаков. Екатеринбург, 2008. 184 с.

Культурное пространство путешествий / ред.-сост. Е. Э. Сурова. СПб. : Центр изучения культуры, 2003. 350 с.

Литература путешествий: культурно-семиотические и дискурсивные аспекты / под ред. Т. И. Печерской. Новосибирск : Гаудеамус, 2013. 592 с.

Тверь в записках путешественников XVI–XIX веков / сост., вступ. статья, биограф. справки, подгот. текста и коммент. Е. Г. Милюгиной, М. В. Строганова. Тверь : Книжный клуб, 2012. 416 с.

Тверь в записках путешественников. Вып. 2 : Записки XVIII–XIX веков / сост., вступ. статья, биограф. справки, подгот. текста и коммент. Е. Г. Милюгиной, М. В. Строганова. Тверь : Книжный клуб, 2013. 436 с.

Тверь в записках путешественников. Вып. 3 : Водные пути Верхней Волги. Вторая половина XIX – начало XX века / сост., вступ. статья, биограф. справки, подгот. текста и коммент. Е. Г. Милюгиной, М. В. Строганова. Тверь : Книжный клуб, 2014. 464 с.

Труды Русской антропологической школы. М. : РГГУ, 2013. Вып. 13. 355 с.

Феноменология, история и антропология путешествия / сост., ред. М. Кобельт-Гробах, О. Кулишкина, Л. Полубояринова. СПб. : Свое издательство, 2013. 200 с.

Buell L. The Environmental Imagination. Cambridge, Mass. : The Belknap Press of Harvard University Press, 1995. 500 p.

Jameson F. Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism. Durham, NC. : Duke University Press, 1991. 461 p.

Literature of travel and exploration: an encyclopedia: in 3 vols. / ed. by J. Speake. New York : Fitzroy Dearborn, 2003.

Plumwood V. Feminism and the Mastery of Nature. London: Routledge, 1993. 250 p.

Tuan Yi-Fu. Space and Place: The Perspective of Experience. Minneapolis : University of Minnesota Press, 1977. 235 p.

### References

Buell, L. (1995). *The Environmental Imagination*. 500 p. Cambridge, Mass., The Belknap Press of Harvard University Press.

Golovnev, A. V. (2009). *Antropologiya dvizheniya (drevnosti Severnoj Evrazii)* [The Anthropology of Movement (Antiquities of Northern Eurasia)]. 496 p. Ekaterinburg, Uro RAN, Volot.

Jameson, F. (1991). *Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism*. 461 p. Durham, NC., Duke University Press.

Kobelt-Grobah, M., Kulishkina, O. & Polubojarinova L. (Comp., Eds.). (2013). *Fenomenologiya, istoriya i antropologiya puteshestviya* [The Phenomenology, History and Anthropology of Travelling]. 200 p. Saint Petersburg, Svoe izdatel'stvo.

Milyugina, E. G. & Stroganov, M. V. (Eds.). (2012). *V zerkale puteshestvij* [In the Mirror of Travelling]. 320 p. Tver: SFK-ofis.

Milyugina, E. G. & Stroganov, M. V. (Comp., Eds., Comment.). (2012). *Tver' v zapis-kah puteshestvennikov XVI–XIX vekov* [Tver in the Diaries of 16<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> Centuries Travel-lers]. 416 p. Tver, Knizhny'j klub.

Milyugina, E. G. & Stroganov, M. V. (Comp., Eds., Comment.). (2013). *Tver' v zapis-kah puteshestvennikov. Vy'p. 2: Zapiski XVIII–XIX vekov* [Tver in the Diaries of 18<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> Centuries Travellers. Issue 2]. 436 p. Tver, Knizhny'j klub.

Milyugina, E. G. & Stroganov, M. V. (Comp., Eds., Comment.). (2014). *Tver' v zapis-kah puteshestvennikov. Vy'p. 3: Vodny'e puti Verhnej Volgi. Vtoraya polovina XIX – nachalo XX veka* [Tver in the Diaries of 16<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> Centuries Travellers. Issue 3]. 464 p. Tver, Knizhny'j klub.

Pecherskaya, T. I. (Ed.). (2013). *Literatura puteshestvij: kul'turno-semioticheskie i diskursivny'e aspekty* [Literature on Travelling: Cultural, Semiotic and Discourse Aspects]. 592 p. Novosibirsk, Gaudeamus.

Plumwood, V. (1993). *Feminism and the Mastery of Nature*. 250 p. London, Routledge.

Rusakova, O. F. & Rusakov, V. M. (Comp.). (2008). *Diskurs traveloga* [The Travelogue Discourse]. 184 p. Yekaterinburg.

*Trudy Russkoj antropologicheskoy shkoly* [Works of the Russian School of Anthropol-ogy]. (2013). (Iss. 13). 355 p. Moscow, RGGU.

Tuan, Yi-Fu. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. 235 p. Minne-apolis, University of Minnesota Press.

Speake, J. (Ed.). (2003). *Literature of travel and exploration: an encyclopedia* (in 3 vols.). New York, Fitzroy Dearborn.

Surova, E. E'. (Ed.). (2003). *Kul'turnoe prostranstvo puteshestvij* [The Cultural Space of Travelling]. 350 p. Saint Petersburg, Centr izucheniya kul'tury'.

*The article was submitted on 24.03.2015*

**Елена Георгиевна Милюгина,**  
профессор, Институт  
педагогического образования  
Тверского государственного  
университета,  
Тверь, Россия  
elena.milyugina@rambler.ru

**Elena Milyugina,**  
Professor,  
Institute of Pedagogical Education  
in Tver State University,  
Tver, Russia  
elena.milyugina@rambler.ru

**Михаил Викторович Строганов,**  
профессор,  
Государственный  
республиканский центр  
русского фольклора,  
Москва, Россия  
mistro@rambler.ru

**Mikhail Stroganov,**  
Professor,  
State Republican Center of Russian  
Folklore,  
Moscow, Russia  
mistro@rambler.ru